Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5325**

17. Wahlperiode 01. 04. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/4908 –

Zustand von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

„Aufgeplatzter Beton, Risse, Roststellen – Deutschlands Brückenprüfer schlagen Alarm. Eine ganze Generation von Überführungen aus den sechziger und siebziger Jahren droht auseinanderzufallen“ so berichteten die Medien bereits Ende 2009/Anfang 2010.

Der Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich seit 2009 rasant verschlechtert. Die von der Regierungskoalition der CDU, CSU und FDP beschlossene Aufstockung der Mittel für den Erhalt von Bundesfernstraßen in Höhe von lediglich 100 Mio. Euro deckt nicht einmal die Baupreissteigerungen und den zusätzlichen Bedarf aufgrund von verstärkten Winterschäden an Bundesfernstraßen.

Zunehmend werden Brücken an Bundesautobahnen für genehmigungspflichtige Schwertransporte nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) gesperrt, da sie die Gewichtsanforderungen nicht erfüllen. Unternehmen müssen ihre Transporte im Zickzack durch die Bundesrepublik Deutschland fahren lassen, um die Überseehäfen Hamburg und Bremerhaven zu erreichen. Das verlängert die Fahrzeiten, erhöht den CO_2-Ausstoß und gefährdet den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Zustand von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen wird kontinuierlich, systematisch und umfassend überprüft. Die Bauwerks- und Zustandsdaten der Brücken in Bundesfernstraßen werden jährlich jeweils zum 1. März und zum 1. September durch die Auftragsverwaltungen der Länder (AV) an die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geliefert, die auf dieser Basis jeweils eine aktuelle Auswertung erstellt. Die Auswertung der Daten vom 1. März dieses Jahres ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Daher liegen der Beantwortung der Kleinen Anfrage die Daten vom 1. September 2010 zugrunde.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 30. März 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Ein Brückenbauwerk kann aus mehreren so genannten Teilbauwerken bestehen. So werden z. B. Bauwerke, die nebeneinander stehen und jeweils den Verkehr einer Fahrtrichtung aufnehmen, bei der Datenerfassung auch getrennt erfasst. Gleiches gilt für Bauwerke, deren Überbauten aus verschiedenen Baustoffen bestehen, z. B. bei Strombrücken aus Stahl und Vorlandbrücken aus Beton. Daher liegen der Beantwortung die Daten für Teilbauwerke zugrunde.

Um kleine und große Bauwerke entsprechend gewichtet zu erfassen, wird in der Regel nicht der Bezug auf die Anzahl der Brücken, sondern auf die Brückenfläche hergestellt. Die statistischen Auswertungen beziehen sich daher in der Regel auf die Brückenfläche.

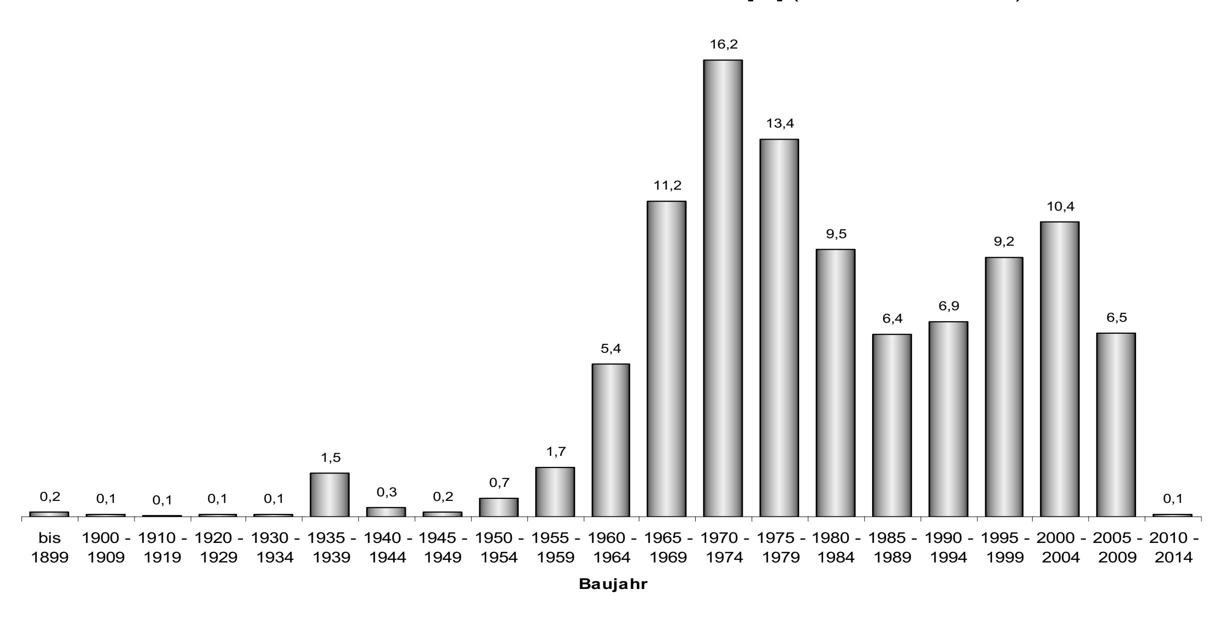
Brücken an Bundesfernstraßen in Deutschland

1. Wie viele Brücken befinden sich zum Stichtag 1. Februar 2011 im Netz der Bundesfernstraßen, und wie groß ist die Gesamtfläche der Straßenbrücken (in Mio. m^2) im Zuge von Bundesstraßen und Bundesautobahnen sowie deren Gesamtlänge (in km)?

Im Netz der Bundesfernstraßen befinden sich 38 782 Brücken, die aus 50 198 Teilbauwerken bestehen. Die Gesamtfläche beträgt 29,643 Mio. m^2 und die Gesamtlänge 2 058 km.

2. Wie ist die Altersstruktur der Brücken an Bundesstraßen und Bundesautobahnen zum Stichtag 1. Februar 2011?

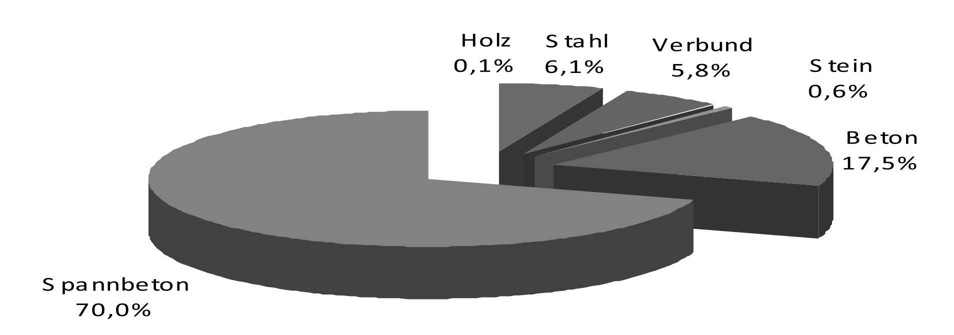
Die Altersstruktur der Brücken in Bundesfernstraßen ergibt sich aus nachfolgender Abbildung



3. Welche unterschiedlichen Baustoffe und Bauweisen (Stahl, Verbund, Stein, Beton, Spannbeton, Holz usw.) finden sich bei Brücken im Netz der Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen zum Stichtag 1. Februar 2011?

   Wie groß ist ihr jeweiliger Anteil am Gesamtbestand der Brücken?

Die Verteilung der Brücken in Bundesfernstraßen nach Baustoffen der Überbauten ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.



Schwertransporte auf Bundesfernstraßen

4. Wie hat sich die Anzahl der genehmigten und durchgeführten Schwertransporte nach § 29 Absatz 3 StVO seit 2001 bis zum Stichtag 1. Februar 2011 jährlich auf Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen in absoluten Zahlen entwickelt?

Die Erlaubnis von Schwertransporten erfolgt nach der Straßenverkehrs-Ordnung und obliegt den für den Straßenverkehr zuständigen Landesbehörden. Eine Länderabfrage hat ergeben, dass keine statistische Erfassung der jährlichen Schwertransporte stattfindet in den Ländern Baden-Württemberg (BW), Bayern (BY), Berlin (BE), Hamburg (HH), Hessen (HE), Mecklenburg-Vorpommern (MV), Niedersachsen (NI), Nordrhein-Westfalen (NW), Rheinland-Pfalz (RP), Saarland (SL) und Schleswig-Holstein (SH).

Die Länder Brandenburg (BB) und Sachsen (SN) haben lediglich geschätzte Gesamtzahlen übermittelt.

Eine statistische Erfassung sei im Land Bremen (HB) erst seit Februar 2008 erfolgt. Seitdem seien dort 4 633 Genehmigungen erteilt worden. Eine Differenzierung nach Straßenklassen sei nicht möglich.

Das Land Sachsen-Anhalt (ST) hat zwar eine Übersicht über Genehmigungen und Erlaubnisse übermittelt, die aber ebenfalls nicht nach Straßenklassen unterteilt wurde und nicht getrennt nach Genehmigungen und Erlaubnissen.

Das Land Thüringen (TH) hat 41 068 Erlaubnisse übermittelt, wobei diese Zahl nur einen Teil betreffe, darüber hinaus erteilte Erlaubnisse seien dort statistisch nicht erfasst worden.

5. Wie viele und welche Brücken im Zuge von Bundesautobahnen sind seit 2009 für genehmigungspflichtige Schwertransporte (nach § 29 Absatz 3 StVO) gesperrt worden?

Nach Auskunft der zuständigen Landesbehörden sind keine Sperrungen von Brückenbauwerken seitens der Länder BW, BE, HH, MV, NI, RP, SL, SN, ST, SH und TH für genehmigungspflichtige Schwertransporte erfolgt. Das Land HB konnte keine Angaben machen. Das Land BB berichtet von zwei vorübergehenden Reduzierungen bei Ein- bzw. Ausfädelungsspuren sowie der Reduzierung der Brückenklassen bei einem Verbindungsbauwerk zwischen zwei Bundesautobahnen (BAB).

In HE sei im Berichtszeitraum in 22 Fällen eine Sperrung (mit Zeichen 253 mit dem Zusatzzeichen „40 t" bzw. „44 t") erfolgt, in NW seien fünf Brückenbauwerke gesperrt für Fahrzeuge über 60 t zulässiger Gesamtmasse. Daneben gebe es Brücken, die wegen ihrer geringen Brückenklasse nicht für Schwertransporte geeignet seien. BY meldet ein gesperrtes Brückenbauwerk. Zudem sei für ein Brückenbauwerk eine Achslastbeschränkung von 11,5 t sowie eine Beschränkung der höchstzulässigen Gesamtlast auf 44 t angeordnet worden.

6. Bei welchen Brücken im Zuge von Bundesautobahnen ist mit Stichtag 1. Februar 2011 aufgrund der höheren Belastung infolge des enorm angestiegenen Schwerlastverkehrs über eine gängige Instandsetzung hinaus eine Verstärkung oder ein Ersatzneubau notwendig?

Rund 14 Prozent der Gesamtbrückenfläche im Bereich der Bundesfernstraßen haben mit einer Zustandsnote > 3,0 einen Bauwerkszustand erreicht, der einen unaufschiebbaren Handlungsbedarf aufweist.

Zur Identifizierung des Handlungsbedarfs wurde in einem ersten Schritt der Brückenbestand hinsichtlich verschiedener Kriterien und unter Berücksichtigung der gemeldeten Zustandsdaten durch die BASt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ausgewertet.

In einem zweiten Schritt werden derzeit von den Straßenbauverwaltungen der Länder bei ca. 25 Prozent der gesamten Brückenfläche die erforderlichen Untersuchungen und Nachrechnungen der Bauwerke durchgeführt. Daher kann die Frage, bei welchen Brücken über eine gängige Instandsetzung hinaus eine Verstärkung oder ein Ersatzneubau notwendig ist, zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden.

Zustand der Brücken an Bundesfernstraßen

7. Bei welchen Brücken im Zuge von Bundesautobahnen ist seit 2006 bis zum Stichtag 1. Februar 2011 aufgrund des ermittelten baulichen Zustands eine Geschwindigkeitsbegrenzung, Überholverbot oder ein Fahrverbot angeordnet worden?

In den Ländern HB, HH, NI, NW, RP, SN, ST SH, TH seien keine Beschränkungen erfolgt. Zu Fahrverboten konnte das Land HB keine Angaben machen.

In BW, BY finden keine statistischen Erfassungen statt.

Das Land BE meldet, dass die Avus-Brücke über den Hüttenweg auf der BAB 115 mit einem Tempolimit von 60 km/h und einem Lkw-Überholverbot versehen wurde.

In BB sei seit dem 1. Januar 2006 bei dem Brückenbauwerk Nr. 72 im Zuge des westlichen Berliner Ringes in der Zeit von Januar 2008 bis zum 5. Juli 2010 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert worden.

HE meldet für alle in Frage 5 genannten Brückenbauwerke entsprechende Beschränkungen. Im genannten Zeitraum ergingen zudem in 24 weiteren Fällen verkehrsbehördliche Anordnungen wegen Brückenschäden (Beschilderung „Brückenschäden“ und damit einhergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Spurtafeln). Eine Zuordnung zu einzelnen Brücken wurde seitens des Landes nicht mitgeteilt.

In MV habe es Geschwindigkeitseinschränkungen bei folgenden Brückenbauwerken gegeben:

– Nr. 1839502 (bis zur Fertigstellung 2007), A 19 bei km 116,538,

– Nr. 1838501 (gegenwärtig im Wiederaufbau), A 19 bei km 122,432.

Das Land SL meldet, dass für das Brückenbauwerk Nr. 1036 (Grumbachtalbrücke) auf der A 6 zwischen Anschlussstelle (AS) Saarbrücken-Fechingen und AS St. Ingbert West Richtung Saarbrücken ein Tempolimit von 60 km/h sowie Zeichen 277 und Lkw-Abstand von 100 m angeordnet (Länge 326 m) worden sei, für das Brückenbauwerk Nr. 448 auf der A 8 zwischen Autobahndreieck Saarlouis und AS Dillingen-Süd in Richtung Pirmasens ein Tempolimit von 60 km/h (Länge 171,60 m).

8. Auf wie vielen Kilometern Bundesautobahn gibt es auf Brücken infolge des baulichen Zustands Geschwindigkeitsbegrenzungen und Lkw-Überholverbote?

In den Ländern BB, HB, HH, NI, ST, SH, TH seien keine streckenbezogenen Tempolimits und Lkw-Überholverbote angeordnet worden.

Das Land BE meldet für sein angeordnetes Tempolimit und Überholverbot eine Länge von ca. 500 m.

In BW sei keine statistische Erfassung erfolgt. Auch BY verfügt über keine Informationen.

Das Land HE meldet, dass der Anteil der „ausgeschilderten“ Brückenlängen 9,8 km beträgt.

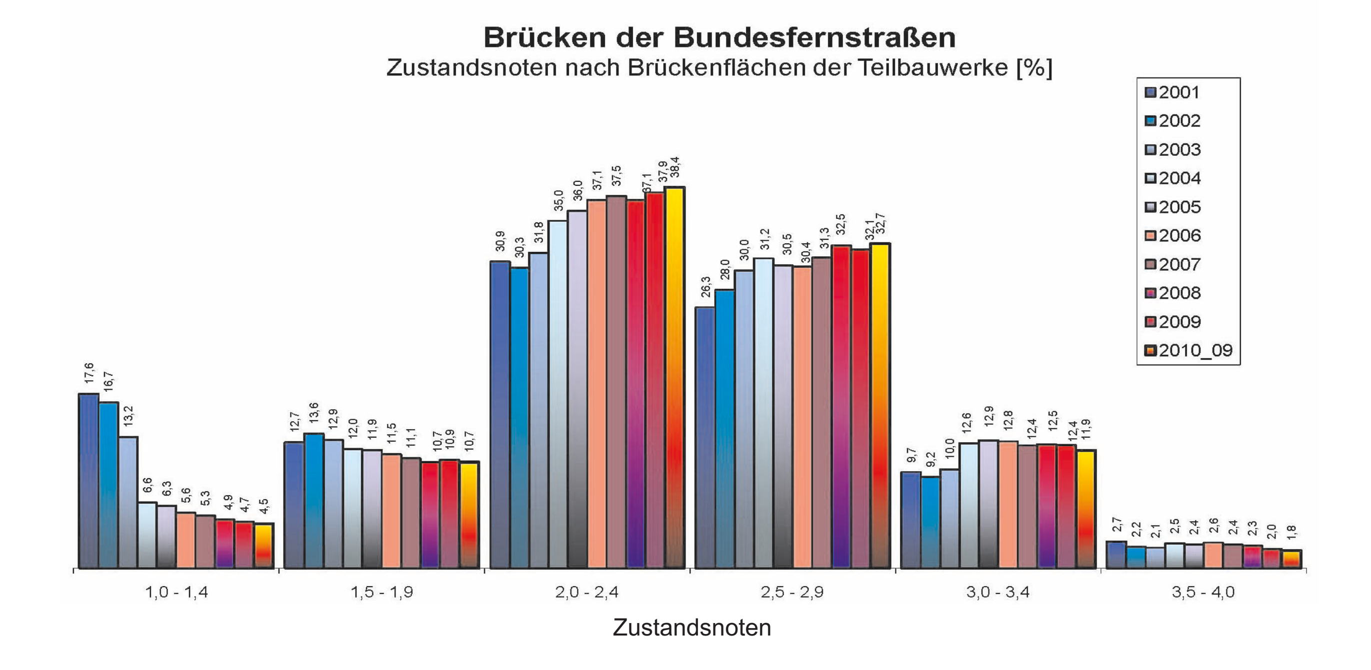
In MV sei im Zuge der Bundesautobahnen seit 2006 auf ca. 260 m Brückenlänge infolge des Bauwerkszustandes ein Tempolimit angeordnet worden.

In SL seien Tempolimits und Überholverbote auf BAB-Brücken auf einer Länge von insgesamt ca. 500 m angeordnet worden.

In SN seien infolge des baulichen Zustandes der Brückenbauwerke auf ca. 340 m der BAB Tempolimits angeordnet worden.

9. Wie hat sich der Zustand der Brücken an Bundesstraßen und Bundesautobahnen zwischen 2001 und 2010 jährlich hinsichtlich ihrer Zustandsnoten entwickelt (bitte als Stabdiagramm darstellen)?

Die Entwicklung der Zustandsnoten der Brücken an Bundesfernstraßen ergibt sich aus der nachfolgenden Abbildung.



10. Welche Brücken an Bundesfernstraßen haben in Deutschland eine Zustandsnote von 3,5 bis 4?

11. In welchen Bundesländern befinden sich wie viele Brücken an Bundesfernstraßen mit einer Zustandsnote von 3,5 bis 4?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bauwerksprüfungen werden im Rahmen der Auftragsverwaltung durch die Länder durchgeführt. Entsprechend der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“ ist bei einer Zustandsnote von 3,5 bis 4 eine „Umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung erforderlich“. Außerdem sind sofort Maßnahmen zur Schadensbeseitigung, Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen erforderlich. Die Benennung von konkreten Bauwerken in diesem Zustandsnotenbereich erfordert aufgrund der ggf. bereits kurzfristig erfolgten Maßnahmen jeweils eine gesonderte Abfrage bei der zuständigen Straßenbauverwaltung der Auftragsverwaltungen. Dies wäre mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden. Eine unkommentierte Auflistung von Bauwerken mit entsprechenden Zustandsnoten muss jedoch zu Fehlinterpretationen führen, da die Schäden, die zu der jeweiligen Bewertung geführt haben, für jedes Bauwerk einzeln im Hinblick auf Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zu betrachten sind und oft auch kurzfristig umzusetzende kleinere Maßnahmen zur Schadensbeseitigung die Bewertung deutlich verändern.

Im Bereich der Bundesfernstraßen wurden zum Stichtag 1. September 2010 ca. 1,8 Prozent der Gesamtbrückenfläche mit Zustandsnoten zwischen 3,5 und 4,0 bewertet.

Die Anzahl der Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen in den einzelnen Bundesländern mit Zustandsnoten zwischen 3,5 und 4,0 zum Stichtag 1. September 2010 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Bundes-land	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH
Anzahl	34	51	2	21		3	49	31	14	9	29	3	25	14	5	12

12. Wie begründet die Bundesregierung die deutliche Zunahme der Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen mit einer Zustandsnote im Jahr 2010 von 2 bis 2,5?

Eine deutliche Zunahme der Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen mit einer Zustandsnote von 2,0 bis 2,5 im Jahr 2010 ist nicht erkennbar.

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

13. Wie viele Brücken gibt es jeweils an den wichtigsten Hafenhinterlandanbindungen A 1, A 7, A 8 und A 45 (Sauerlandlinie) (bitte jeweils nach Bundesautobahnen einzeln aufführen)?

14. Wie viele Brücken haben jeweils an den wichtigsten Hafenhinterlandanbindungen A 1, A 7, A 8 und A 45 (Sauerlandlinie) einen befriedigenden, einen ausreichenden, einen nicht ausreichenden oder einen ungenügenden Zustand (bitte jeweils nach Bundesautobahnen einzeln aufführen)?

15. Welche Brücken haben jeweils an den wichtigsten Hafenhinterlandanbindungen A 1, A 7, A 8 und A 45 (Sauerlandlinie) einen befriedigenden, einen ausreichenden, eine nicht ausreichenden oder einen ungenügenden Zustand (bitte jeweils nach Bundesautobahnen einzeln aufführen)?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl und der Zustand der Brücken der wichtigsten Hafenhinterlandanbindungen A 1, A 7, A 8 und A 45 sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Bei Bauwerken „ohne“ Zustandsnote liegen Angaben nicht vor.

Eine einzelne Benennung der Brücken ist aufgrund des Umfangs von 3 512 Teilbauwerken und unter Berücksichtigung der Ausführungen zu Frage 10 nicht mit vertretbarem Aufwand möglich.

Bauwerke der Hafenhinterlandanbindungen der A 1, A 7, A 8 und A 45
(Stand 1. September 2010)

A 1

Zustandsnote:	Anzahl:
1.0–1.4	88
1.5–1.9	204
2.0–2.4	386
2.5–2.9	271
3.0–3.4	48
3.5–4.0	4
ohne	8
Summe:	1 009

A 7

Zustandsnote:	Anzahl:
1.0–1.4	49
1.5–1.9	147
2.0–2.4	513
2.5–2.9	421
3.0–3.4	61
3.5–4.0	12
ohne	5
Summe:	1 208

A 8

Zustandsnote:	Anzahl:
1.0–1.4	100
1.5–1.9	154
2.0–2.4	263
2.5–2.9	257
3.0–3.4	62
3.5–4.0	2
ohne	11
Summe:	849

A 45

Zustandsnote:	Anzahl:
1.0–1.4	8
1.5–1.9	44
2.0–2.4	164
2.5–2.9	160
3.0–3.4	60
3.5–4.0	10
ohne	0
Summe:	446

Einteilung der Zustandsnoten:

1,0–1,4 sehr guter Bauwerkszustand

1,5–1,9 guter Bauwerkszustand

2,0–2,4 befriedigender Bauwerkszustand

2,5–2,9 ausreichender Bauwerkszustand

3,0–3,4 nicht ausreichender Bauwerkszustand

3,5–4,0 ungenügender Bauwerkszustand.

Bemerkung: Alle Zahlenwerte beziehen sich auf Teilbauwerke im Zuge der jeweiligen BAB.

16. Welche Zustandsnote hat die Brücke „Hochstraße Elbmarsch“ im Zuge der A 7?

Die Brücke „Hochstraße Elbmarsch“ besteht aus mehreren Teilbauwerken, für die jeweils eigene Zustandsnoten vergeben werden. Grundsätzlich sind auch hier die Ausführungen zu Frage 10 zu berücksichtigen. Die Zustandsnoten (ZN) zum Stichtag 1. September 2010 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Zustandsnoten der „Hochstraße Elbmarsch“ zum Stichtag 1. September 2010:

Bw-Nr.	Teil-Bw-Nr.	Teilbauwerksname	Bauwerksart	ZN
2425001	A1	Überbau Ost, Achse 1-45 (Rifa Nord)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,9
2425001	A2	Überbau West, Achse 1-45 (Rifa Süd)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,9
2425001	B1	Überbau Ost, Achse 45-65 (Rifa Nord)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,8
2425001	B2	Überbau West, Achse 45-65 (Rifa Süd)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	3,4
2425001	C1	Überbau Ost, Achse 65-80 (Rifa Nord)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,8
2425001	C2	Überbau West, Achse 65-80 (Rifa Süd)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	3,0
2425001	D1	Überbau Ost, Achse 80-95 (Rifa Nord)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,5
2425001	D2	Überbau West, Achse 80-95 (Rifa Süd)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,7
2425001	E1	Überbau Ost, Achse 95-110 (Rifa Nord)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,7
2425001	E2	Überbau West, Achse 95-110 (Rifa Süd)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,7
2425001	F	Rampe 1 (Abfahrtsrampe Rifa Nord)	Hohlkastenbrücke	2,2
2425001	G	Rampe 2 (Auffahrtsrampe Rifa Nord)	Hohlkastenbrücke	1,9
2425001	H	Rampe 3 (Auffahrtsrampe Rifa Süd)	Hohlkastenbrücke	2,8
2425001	I	Rampe 4 (Abfahrtsrampe Rifa Süd)	Hohlkastenbrücke	1,9
2425001	J	Rampe 5 (Abfahrtsrampe Rifa Süd)	Hohlkastenbrücke	1,9
2425001	K	Rampe 6 (Abfahrtsrampe Rifa Nord)	Hohlkastenbrücke	2,3

17. Welche Zustandsnote hat die Hochbrücke Brunsbüttel?

Die „Hochbrücke Brunsbüttel“ besteht aus mehreren Teilbauwerken, für die jeweils eigene Zustandsnoten vergeben werden. Grundsätzlich sind auch hier die Ausführungen zu Frage 10 zu berücksichtigen. Die Zustandsnoten (ZN) zum Stichtag 1. September 2010 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Zustandsnoten der „Hochbrücke Brunsbüttel“:

Bw-Nr.	Teil-Bw-Nr.	Teilbauwerksname	Bauwerksart	ZN
2021506	A1	Schleppkonstruktion Ost, Überbau Süd	Hohlkastenbrücke	2,3
2021506	A2	Schleppkonstruktion Ost, Überbau Nord	Hohlkastenbrücke	2,2
2021506	B	Rampenbrücke Ost	Hohlkastenbrücke	2,5
2021506	C	Stahlüberbau	Trogbrücke	2,9
2021506	D	Rampenbrücke West	Hohlkastenbrücke	2,8
2021506	E1	Schleppkonstruktion West, Überbau Süd	Hohlkastenbrücke	1,9
2021506	E2	Schleppkonstruktion West, Überbau Nord	Hohlkastenbrücke	2,3

18. Welche Zustandsnote haben die Brücken im Zuge der „Hüttentalstraße“ (HTS) in Siegen?

Die Zustandsnoten (ZN) der Brücken im Zuge der „Hüttentalstraße“ (HTS) in Siegen zum Stichtag 1. September2010 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Grundsätzlich sind auch hier die Ausführungen zu Frage 10 zu berücksichtigen.

Zustandsnoten der Brücken im Zuge der Hüttentalstraße (HTS) in Siegen:

Bw-Nr.	Teil-Bw-Nr.	Teilbauwerksname	Bauwerksart	ZN
5013568	2	HTS-Brücke Langenau/Überbau Süd	Hohlkastenbrücke	1
5013568	3	HTS-Brücke Langenau/Überbau Nord	Hohlkastenbrücke	1,8
5013569	2	HTS Brücke Kreuztal/Brücke	Hohlkastenbrücke	2
5013571	0	Littfe Durchlass	Brücke als geschlossener Rahmen	1,2
5013573	1	HTS-Talbrücke Holenstein/ Westl. Überbau	Hohlkastenbrücke	3
5013573	2	HTS-Talbrücke Holenstein/Östl. Überbau	Hohlkastenbrücke	3
5013595	0	Unterführung Fa. Otto	Brücke als geschlossener Rahmen	1,3
5013596	1	HTS Brücke über Wassergraben/Brücke (Straßenbereich)	Brücke mit balkenartigem oder plattenartigem Tragwerk	1
5013612	0	HTS-Brücke über einen Wirtschaftsweg	Brücke als geschlossener Rahmen	1,1
5013613	1	HTS-Talbr. Lindenhütte/Südl. Überbau	Brücke m. Balken-/Plattenmischsystem	2,2
5013613	2	HTS-Talbr. Lindenhütte/Nördl. Überbau	Brücke m. Balken-/Plattenmischsystem	2,2
5013614	1	HTS-Brücke Bockenbach/Westl. Überbau	Hohlkastenbrücke	2,3
5013614	2	HTS-Brücke Bockenbach/Östl. Überbau	Hohlkastenbrücke	1,8
5013615	0	HTS-Brücke Wolfsholz Ortsverbindung	Brücke als geschlossener Rahmen	1,5
5013616	1	HTS-Talbr. Albetal/Westl. Überbau, FR S.	Hohlkastenbrücke	1,9
5013616	2	HTS-Talbr. Albetal/Östl.Überbau, FR A 4	Hohlkastenbrücke	2,2
5013617	1	HTS-Talbrücke Brumike/Südl. Überbau	Hohlkastenbrücke	
5013617	2	HTS-Talbrücke Brumike/Nördl. Überbau	Hohlkastenbrücke	
5014608	1	HTS Brücke Boschgotthardshütten/ Brücke Fahrtrichtung Siegen	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,5
5014608	2	HTS Brücke Boschgotthardshütten/ Brücke Fahrtrichtung Kreuztal	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,5
5014608	3	HTS Brücke Boschgotthardshütten/ Brücke Auffahrt in Richtung Kreuztal	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,5
5014611	A5	HTS-Brücke Geisweid (BW 22)/ HTS-Brücke Geisweid (südlicher Teil)	Brücke mit balkenartigem oder plattenartigem Tragwerk	2,8
5014612	1	HTS Fußgängertunnel	Brücke als geschlossener Rahmen	2,6
5014613	1	HTS Brücke Dillnhütten ü. DB/ westl. Überbau, FR Siegen	Hohlkastenbrücke	2,2

Bw-Nr.	Teil-Bw-Nr.	Teilbauwerksname	Bauwerksart	ZN
5014613	2	HTS Brücke Dillnhütten ü. DB/ östl. Überbau, FR Kreuztal	Hohlkastenbrücke	2,2
5014616	0	HTS Brücke Mattenbach/Brücke	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,2
5014652	0	Bottenbachdurchlass/Brücke	Brücke als geschlossener Rahmen	1,1
5113644	0	Hangbrücke Eiserfeld/Brücke (B 62)	Br. m. balken-/plattenartigem Tragwerk	2
5114576	2	HTS-Brücke über L562 (BW27)	Plattenbalkenbrücke, Trägerrostbrücke	2,2
5114582	A3	HTS-Brücke Weidenau/Südlicher Teil (Bauabschnitt B)	Brücke mit Balken-/Plattenmischsystem	2,9
5114582	B4	HTS-Brücke Weidenau/Südlicher Teil (Bauabschnitt A)	Brücke mit Balken-/Plattenmischsystem	2,9
5114582	C6	HTS-Brücke Weidenau/Mittlerer Teil (Bauabschnitt A)	Brücke mit Balken-/Plattenmischsystem	2,9
5114582	D2	HTS-Brücke Weidenau/Nördlicher Teil (Bauabschnitt A)	Brücke mit Balken-/Plattenmischsystem	2,7
5114633	0	Anschlußbrücke Rinsenau (B 62)	Br. m. balken-/plattenartigem Tragwerk	2,4
5114642	2	HTS-Brücke Schemscheid/Brücke (B 62)	Hohlkastenbrücke	3
5114648	A2	HTS-Brücke Siegen/Überbau Nord (Fahrtrichtung Eiserfeld) (B 62)	Brücke mit balkenartigem oder plattenartigem Tragwerk	2,3
5114648	A3	HTS-Brücke Siegen/Überbau Süd (Fahrtrichtung Kreuztal) (B 62)	Brücke mit balkenartigem oder plattenartigem Tragwerk	2,3
5114648	B2	HTS-Brücke Siegen/Rampe B (Abfahrt aus Richtung Kreuztal)	Brücke mit balkenartigem oder plattenartigem Tragwerk	1,8
5114648	B3	HTS-Brücke Siegen/Rampe A (Auffahrt in Richtung Kreuztal)	Brücke mit balkenartigem oder plattenartigem Tragwerk	1,7
5114648	C1	HTS-Brücke Siegen/Rampe C (Auf- und Abfahrt Hammerhütte)	Brücke mit balkenartigem oder plattenartigem Tragwerk	2,4

Prüfung und Beseitigung von Schäden an Brücken an Bundesfernstraßen

19. Wie stellt die Bundesregierung gegenüber den Bundesländern im Rahmen der Auftragsverwaltung sicher, dass die Brücken an Bundesfernstraßen regelmäßig, fristgemäß und gründlich gemäß DIN 1076 geprüft werden und entsprechend erfahrenes und geschultes Personal vorgehalten wird?

Die Ergebnisse der Brückenprüfungen nach DIN 1076 werden für jedes einzelne Teilbauwerk nach festen Vorgaben dokumentiert. Die Aufnahme der Schäden und die daraus folgende Beurteilung des Zustandes erfolgt unter Nutzung moderner DV-Systeme im Rahmen der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“. Hierbei werden die durch den Bauwerksprüfingenieur vergebenen Bewertungen für Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit automatisch ausgewertet und zu einer Zustandsnote zusammengefasst. Diese Zustandsnoten bilden die Grund-

lage für weitere Maßnahmen bzw. die weitere Erhaltungsplanung. Alle Bundesländer arbeiten nach diesen Regelungen, die den Stand der Technik darstellen.

Die so ermittelten Zustandsdaten werden auf der Grundlage des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 9/2004 vom 6. April 2004 durch die Straßenbauverwaltungen der Länder jeweils zum 1. März und 1. September eines jeden Jahres an die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gemeldet und dort ausgewertet. Eine entsprechende statistische Auswertung wird in der Regel auch in den Verkehrsinvestitionsbericht aufgenommen.

Zur weiteren Qualifizierung der Bauwerksprüfingenieure auch anderer Baulastträger hat der Bund gemeinsam mit den Ländern einen einwöchigen Lehrgang für Bauwerksprüfingenieure entwickelt. Diese Lehrgänge werden heute durch den im Jahr 2008 gegründeten „Verein zur Förderung der Qualitätssicherung und Zertifizierung der Aus- und Fortbildung der Ingenieurinnen/Ingenieure der Bauwerksprüfung (VFIB)" betreut. Ordentliche Mitglieder des VFIB sind der Bund, die 16 Bundesländer und die meisten Ingenieurkammern der Länder. Die Lehrgänge werden an vier Ausbildungsstandorten in Bochum, Lauterbach, Feuchtwangen und Dresden angeboten und sowohl von Bauwerksprüfern der Länder und Kommunen als auch von Externen wie Ingenieurbüros, TÜV, Dekra usw. besucht. Die Lehrgänge schließen mit einem Zertifikat ab, das inzwischen von den meisten Ländern beim Einsatz von externen Bauwerksprüfingenieuren verlangt wird.

Darüber hinaus hat der Bund zur Information über die Bedeutung der Bauwerksprüfung die Dokumentation „Bauwerksprüfung nach DIN 1076" herausgegeben, die zurzeit aktualisiert wird.

20. Wie viele Ingenieure sind mit den Prüfungen nach DIN 1076 in den Auftragsverwaltungen der Bundesländer und in extern beauftragten Ingenieurbüros beauftragt?

Eine Länderabfrage ergab, dass in den Straßenbauverwaltungen der Bundesländer etwa 200 Ingenieure mit den Prüfungen nach DIN 1076 betraut sind. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass nicht alle Ingenieure nur für die Bauwerksprüfung, sondern auch für die Planung und Betreuung von Erhaltungsmaßnahmen eingesetzt werden. Hinzu kommen von den Straßenbauverwaltungen der Länder beauftragte externe Ingenieure. Über die Anzahl liegen jedoch keine verwertbaren Angaben vor, da zu berücksichtigen ist, dass sich diese Prüfungsleistungen nur auf ein einzelnes Bauwerk, aber auch auf zahlreiche Bauwerke innerhalb eines vereinbarten Zeitraums beziehen können.

21. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass bei den Prüfungen festgestellte Schäden und Mängel unverzüglich beseitigt werden und eine systematische Erfolgskontrolle durchgeführt wird?

Eine unverzügliche Schadensbeseitigung ist nur bei wenigen Schäden zwingend erforderlich. Dies sind Schäden, die nach der RI-EBW-PRÜF die Stand- und/oder Verkehrssicherheit so stark beeinträchtigen, dass eine sofortige Schadensbeseitigung zwingend erforderlich ist.

Die RI-EBW-PRÜF stellt zusammen mit der DIN 1076 den Stand der Technik dar, sie ist von allen Bundesländern zu beachten. Die Dokumentation der Aufgabenerfüllung erfolgt durch die regelmäßigen Ländermeldungen der Daten an die BASt und deren Auswertung.

Anlagevermögen, Substanzverlust und Erhaltungskosten bei Brücken an Bundesfernstraßen

22. Wie groß ist das Bruttoanlagevermögen sowie der aktuelle Zeitwert der Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, und wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Zeitwert bis 2020 unter Berücksichtigung der vorgelegten Haushaltsplanung der Bundesregierung entwickeln?

Unter Zugrundelegung eines angenommenen Bruttoanlagevermögens von ca. 50 Mrd. Euro und einer mittleren Nutzungsdauer von 80 Jahren ergibt sich ein Bestandswert (Zeitwert) in Höhe von ca. 32 Mrd. Euro (ca. 65 Prozent bezogen auf das Bruttoanlagevermögen). Zur Entwicklung des Zeitwertes der Brücken wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

23. Wie hat sich seit 2001 zum Stichtag 1. Februar 2011 der Anteil der Erhaltungsausgaben für Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen in absoluten Zahlen und prozentual im Verhältnis zu den Gesamterhaltungsausgaben des Bundes entwickelt?

Eine Aufstellung der Anteile der Erhaltungsausgaben für Brücken an den Gesamterhaltungsausgaben für die Bundesfernstraßen liegt der Bundesregierung nicht vor.

24. Wie hoch waren die Kosten in den einzelnen Bundesländern für die Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 in den Jahren 2001 bis 2010?

Die Kosten für die Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 in den einzelnen Bundesländern liegen der Bundesregierung nicht vor. Eine Abfrage bei den Bundesländern zeigte, dass diese Daten bei den Ländern sehr inhomogen und nur unvollständig vorliegen. Die verwaltungsinternen Kosten für die Brückenprüfung werden häufig nicht gesondert erfasst, und bei den Kosten für extern beauftragte Ingenieurbüros wird häufig nicht zwischen der Straßenklasse unterschieden.

25. Wie hoch ist der Anteil von den im Bundeshaushalt 2011 eingestellten Mitteln für den Erhalt von Bundesfernstraßen in Höhe von 2,2 Mrd. Euro, der von der Bundesregierung für den Erhalt von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt wird?

Die Bundesregierung bringt bei der Haushaltsaufstellung für die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes eine Gesamtsumme in Ansatz. Eine Aufteilung auf die einzelnen Anlagenteile erfolgt dabei nicht. Die Umsetzung der Erhaltungsmittel und damit auch die Aufteilung auf die einzelnen Anlagenteile liegt im Rahmen der Auftragsverwaltung in der Zuständigkeit der Länder.

26. Welche finanziellen Mittel müssen entsprechend der im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2003 erstellten Bedarfsprognose für den Zeitraum von 2011 und 2015 für den Erhalt von Bundesfernstraßen insgesamt und davon anteilig für den Erhalt von Brücken an Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt werden?

Die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde liegende Erhaltungsbedarfsprognose weist für den Zeitraum von 2011 bis 2015 insgesamt rund 12,5 Mrd. Euro für die Erhaltung der Bundesfernstraßen aus. Der Anteil für die Brücken und andere Ingenieurbauwerke beläuft sich davon auf rund 2,9 Mrd. Euro.

27. Welchen finanziellen Bedarf prognostiziert die Bundesregierung für den Erhalt von Brücken an Bundesfernstraßen für den Zeitraum von 2011 bis 2015?

Der Erhaltungsbedarf für das gesamte Bundesfernstraßennetz wird für den Zeitraum 2011 bis 2025 neu berechnet. Abschließende, differenzierte Ergebnisse liegen noch nicht vor.

28. Wie viele der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 aufgeführten 5000 Ingenieurbauwerke mit einem „kritischen Bauwerkszustand“ (BVWP 2003, S. 48) sind Brücken (gewesen) und seit 2003 instandgesetzt worden, und wie viele der o. g. Bauwerke müssen bis zum Auslaufen des geltenden Bundesverkehrswegeplans noch instandgesetzt werden?

Bei den im Jahr 2003 mit einem kritischen Bauwerkszustand eingestuften Ingenieurbauwerken handelt es sich um Brücken. Die Instandsetzung bzw. Erneuerung der Bauwerke erfolgt durch die Länder kontinuierlich im Rahmen des Erhaltungsprogramms in eigener Zuständigkeit. Der Bundesregierung liegen keine Informationen zu den einzelnen tatsächlich ausgeführten Instandsetzungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen von Brückenbauwerken vor.

29. Plant die Bundesregierung im Zuge der Vorbereitungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan eine neue Bedarfsprognose für den Erhalt von Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen in Auftrag zu geben, und wenn ja, wann wird der Auftrag für die Studie mit welcher Untersuchungslaufzeit vergeben?

Im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans wird auch der Bedarf für Erhaltungsinvestitionen ermittelt werden. Derzeit wird vorbereitend für den neuen Bundesverkehrswegeplan das Bewertungsverfahren weiterentwickelt. Entscheidungen über Umfang und Zeitpunkt der Vergabe einer Untersuchung über den Erhaltungsinvestitionsbedarf sind noch nicht getroffen.

30. Liegen der Bundesregierung aktuelle Studien zum Zustand der Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen vor, und wenn ja, zu welchem Ergebnis sind sie gekommen?

Zum Gutachten „Sicherheit von Spannbetonbrücken“ vom 22. Dezember 2005 der Universität Dortmund und der TU-München wurde dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages mit Schreiben von 4. März 2008 ein entsprechender Bericht zugeleitet.

Zu den „Auswirkungen des Schwerverkehrs auf die Brücken der Bundesfernstraßen“ wurde unter Einbeziehung verschiedener Forschungsprojekte im Juli 2009 ein BASt-Bericht zusammengestellt, der als Heft 68 der BASt-Schriftenreihe veröffentlicht wurde. Als Ergebnis wurde eine erhebliche Beeinträchtigung der Gebrauchstauglichkeit, der Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit einer Vielzahl bestehender Brückenkonstruktionen infolge des vorhandenen Schwerverkehrs festgestellt, wobei insbesondere Überladungen einen maßgeblichen Anteil haben. Zur Sicherung einer hohen Qualität der Verkehrsinfrastruktur sind deshalb verstärkte Anstrengungen in der Erhaltung und Ertüchtigung Brücken der Bundesfernstraßen erforderlich, die inzwischen von Bund und Ländern bereits eingeleitet wurden.

31. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), zitiert am 29. Oktober 2009 auf SPIEGEL ONLINE, dass es allein 5 bis 7 Mrd. Euro kosten würde, die großen deutschen Brücken zu reparieren, und auf welcher Grundlage wurden die Berechnungen erstellt?

Die in dem „SPIEGEL ONLINE"-Artikel vom 29. Oktober 2009 (!) zitierten Kostenschätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) basieren auf Untersuchungen von Prof. Geißler im Rahmen des Forschungsvorhabens „Auswirkungen der Zulassung von 60 t-Lkw auf Brückenbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen", das von der BASt betreut wurde. Die Aussagen beziehen sich auf eine Ertüchtigung des Brückenbestandes ohne Zulassung höherer Lkw-Gesamtgewichte (siehe BASt-Schriftenreihe Heft 68).

32. Wird die Bundesregierung über den Verkehrsinvestitionsbericht 2010 hinaus dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages im Jahr 2011 einen Bericht zum Zustand der Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen zukommen lassen, und wenn nein, was ist der Grund dafür?

Ein entsprechender Bericht ist beabsichtigt, sobald belastbare Auswertungen aus den Nachrechnungen seitens der Länder und der sich daraus ergebende Umfang der Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen vorliegen.

Erhaltungsprogramme des Bundes und der Bundesländer

33. Welche Streckenabschnitte und Brückenbauwerke von Bundesfernstraßen haben die einzelnen Bundesländer im jährlich einzureichenden Erhaltungsprogramm seit 2005 als prioritäre Maßnahmen an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemeldet (bitte in tabellarischer Übersicht nach Bundesländern, Bundesfernstraßen und Maßnahmen untergliedert darstellen)?

Eine zusammenfassende Aufstellung der prioritären Erhaltungsmaßnahmen für Streckenabschnitte und Brückenbauwerke der einzelnen Bundesländer liegt der Bundesregierung nicht vor.

34. Wie groß ist das jeweilige finanzielle Volumen der von den einzelnen Bundesländern gemeldeten Erhaltungsprogramme, und wie groß ist der finanzielle Anteil in den einzelnen Bundesländern für den Erhalt von Brücken an Bundesfernstraßen?

Das finanzielle Volumen (in Mio.Euro) der gemeldeten Erhaltungsprogramme für 2011 sowie der finanzielle Anteil für Brücken und andere Ingenieurbauwerke für die einzelnen Bundesländer ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Bundesland	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH
Erhaltungsprogramm 2011	250	212	41	121	30	56	279	69	388	205	190	38	80	81	63	65
davon für Bauwerke	119	88	15	21	8	30	119	35	45	49	50	15	18	22	18	22

Angaben in Mio. Euro

35. Welche Qualitätsvorgaben macht die Bundesregierung für den Erhalt von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen, die die Bundesländer im Rahmen der Managementsysteme für Straßenbefestigungen (Pavement-Management-Systems PMS) und Bauwerke (Bauwerks-Management-System BMS) als Messkriterium für die Bestimmung des Zustands der Brücken verbindlich benutzen?

Das Bauwerk-Management-System BMS ist noch in der Entwicklungs- und Erprobungsphase. Ziel des BMS ist eine möglichst wirtschaftliche Sicherstellung der Verkehrssicherheit, Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Bauwerke der Bundesfernstraßen.

36. Plant die Bundesregierung für die Jahre 2011/2012 ein bundesländerübergreifendes Erhaltungsprogramm für Brückenbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen?

37. Wenn ja, welcher finanzielle Bedarf wird für ein entsprechendes Erhaltungsprogramm gesehen, und welche Bauwerke sollen in das Programm aufgenommen werden?

Die Fragen 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Die Planung und Realisierung von Erhaltungsmaßnahmen läuft ständig.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333